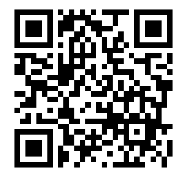
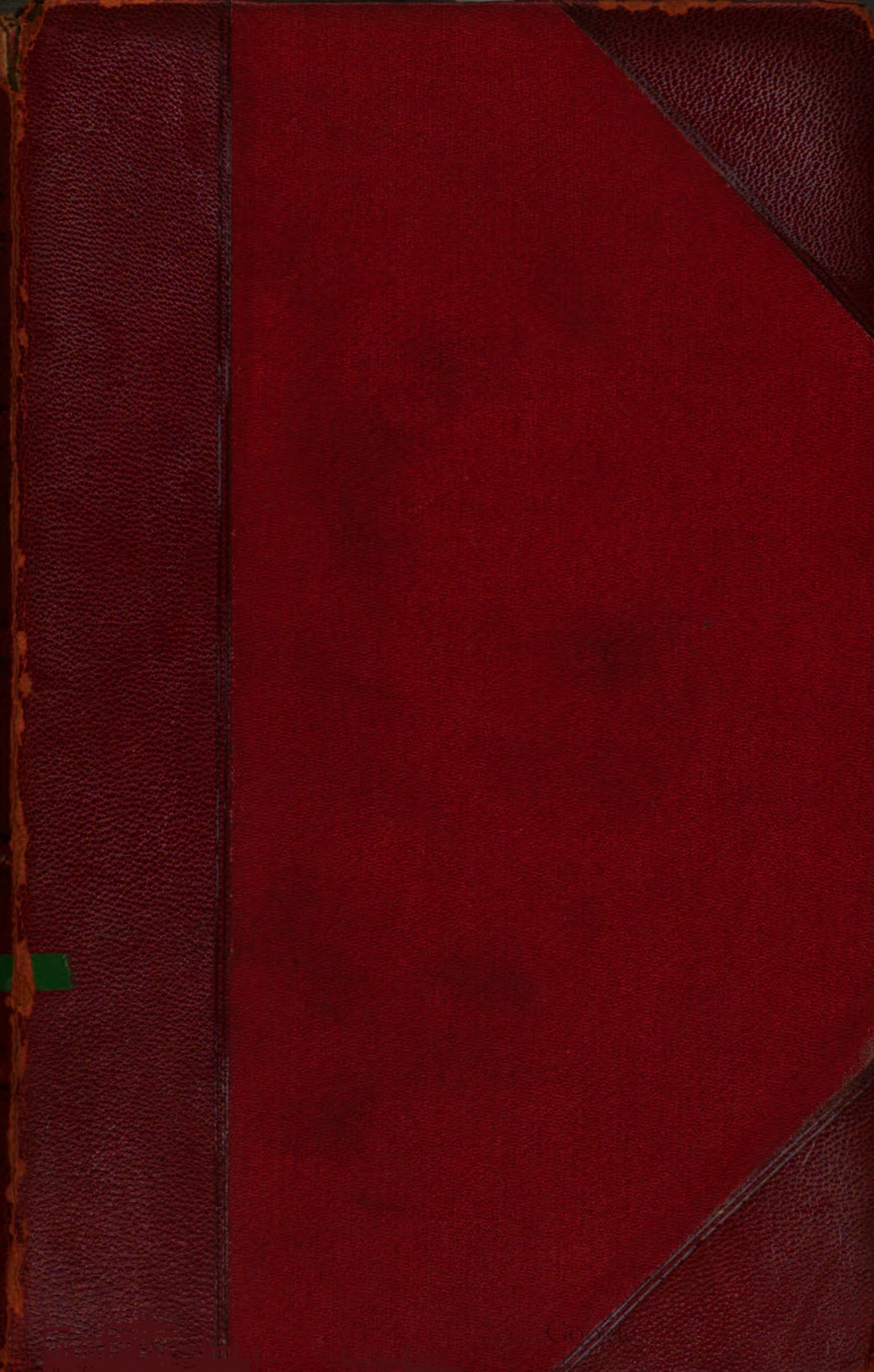
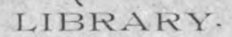
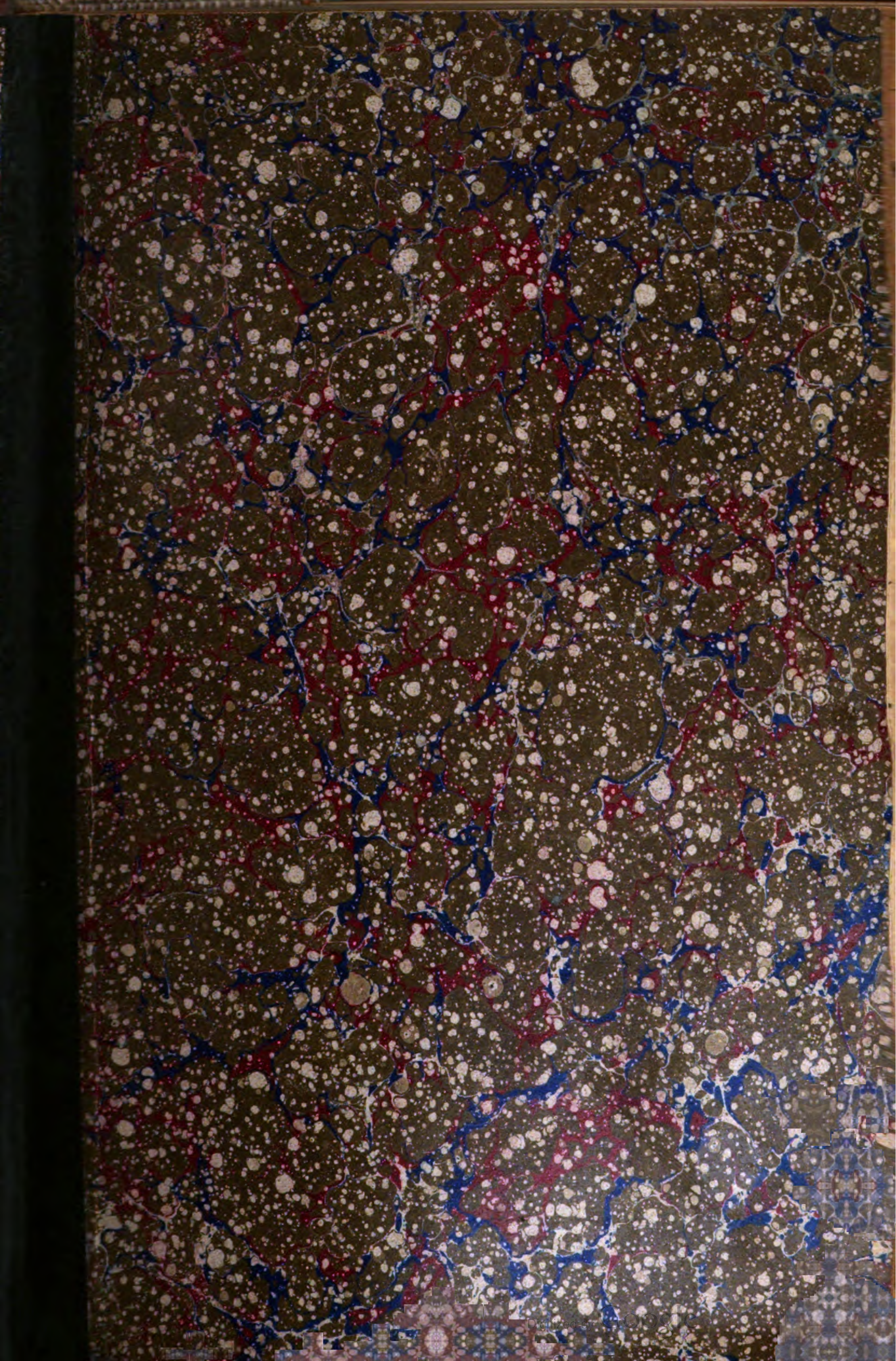
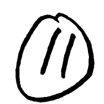










Beiträge

zum

Bodmereirecht.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung

der juristischen Doctorwürde.

Der juristischen Facultät

der

Georg-Augusts-Universität zu Göttingen

eingereicht

von

Fritz August Hopfen

Kammergerichts-Referendar.

Berlin 1891.

Gedruckt bei W. Röwer, N. Elsasser Strasse 5.

Inhalt.

§ 1. Einleitung.

Während man bis in die neuere Zeit unter Bodmerei hauptsächlich die sogenannte ausgehende Bodmerei im Heimatshafen verstand, und die vom Schiffer vorgenommene Nothbodmerei nur als Ausnahmefall betrachtete, eine Auffassung, die sich noch im Code de commerce und den meisten ihm folgenden ausländischen Handelsgesetzbüchern bemerklich macht, hat das allgemeine deutsche Handels-Gesetzbuch gerade diesen letzteren Fall als den wichtigsten behandelt und, dem preussischen Entwurfe[1]) folgend, die Zweitheilung des Institutes, welche allerdings in der Theorie auch schon vor der Codificirung des Handels-Gesetzbuches bei einzelnen Schriftstellern, wenn auch nicht unbestritten,[2]) bestand, zwar acceptirt, die sogenannte uneigentliche Bodmerei jedoch nicht geregelt, sondern der Bestimmung der Landesgesetze überlassen (Art. 701).

Von der „eigentlichen“ Bodmerei handelt der 7. Titel des 5. Buches (Art. 680—701), welcher uns auch im Art. 680 die Definition des Bodmereigeschäftes im Sinne des Handels-Gesetzbuches bringt. Dieselbe ist unter harten Kämpfen und erst nach mehrfachen Debatten in das Gesetzbuch aufgenommen worden, da es der be-

---

[1]) Protokolle der Commission zur Berathung eines allgem. deutschen Handelsgesetzbuches Band VI. Seite 2537 ff.

[2]) z. B. Franck: De bodmeria, Seite 42.

rathenden Commission[1]) in Rücksicht auf die damals bestehende Unklarheit bezüglich dieses Begriffes dringend geboten erschien, eine exacte Definition aufzustellen. Danach[2]) „ist Bodmerei ein Darlehnsgeschäft, welches von dem Schiffer als solchem kraft der in diesem Gesetzbuch ihm ertheilten Befugnisse unter Zusicherung einer Prämie und unter Verpfändung von Schiff, Fracht und Ladung, oder von einem oder mehreren dieser Gegenstände in der Art eingegangen wird, dass der Gläubiger wegen seiner Ansprüche nur an die verpfändeten (verbodmeten Gegenstände nach Ankunft des Schiffs an dem Orte sich halten könne, wo die Reise enden soll, für welche das Geschäft eingegangen ist. (Bodmereireise.)"

Was die uneigentliche oder ausgehende Bodmerei anbetrifft, so unterschied man vor der Codificirung des Handels-Gesetzbuches zwei Arten derselben, den Grossavantur-Vertrag, im englischen Recht auch Respondentia genannt, einerseits und den Beilbriefvertrag andererseits. Ersterer,[3]) der bis in die neuere Zeit hinein als hauptsächlicher Fall vorkam und mit dem römischen foenus nauticum sehr nahe verwandt ist, besteht darin, dass der Verfrachter im Heimathshafen, um Waaren damit anzuschaffen und über See zu senden, ein Darlehn aufnimmt, welches er nur dann zurückzuzahlen braucht, wenn die betreffenden Güter die Seegefahr glücklich bestehen und heil am Bestimmungsort ankommen. Derselbe wurde schon von der berathenden Commission, da er bereits damals fast ganz ausser Gebrauch gekommen war, als ein „abgestorbenes Institut" bezeichnet[4]) und kommt heute

---

[1]) Vergl. Protokolle Bd. VI, Seite 2537, 2542, 2609 ff.

[2]) Artikel 680.

[3]) Vergl. Ehrenberg: Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, S. 91; Gareis, Das deutsche Handelsrecht, S. 786.

[4]) Vgl. Protokolle, Band VI, S. 2540.

bei uns gar nicht mehr vor. Im Süden, namentlich im Mittelmeer soll er auch jetzt noch häufiger sein.

Der zweite der erwähnten Verträge, der Beilbriefvertrag,[1]) ist ein Darlehen, welches der Rheder zwecks Erbauung und Ausrüstung eines Schiffes eingeht und welches er dann nicht zurückzuzahlen verpflichtet ist, wenn das betreffende Schiff auf der Seereise verunglückt. Dieser Vertrag soll auch bei uns heute noch, wenn auch nur äusserst selten, vorkommen.

Das Handelsgesetzbuch legt aber nicht nur diesen beiden Kontrakten die Bezeichnung „uneigentliche Bodmerei" im Sinne des Artikels 701 bei, sondern es versteht hierunter jeden Bodmereivertrag, der nicht vom Schiffer als solchem im Nothhafen eingegangen wird. Es wird also vor Allem jede im Heimathshafen geschlossene, dann aber auch die vom Rheder als solchem im Nothhafen eingegangene Bodmerei unter diesen Begriff fallen.[2])

Das Gesetzbuch (Art. 701) hat, wie schon oben erwähnt, die Regelung dieser uneigentlichen Bodmerei den Landesgesetzen überlassen. Jedoch haben diese hiervon keinen Gebrauch gemacht, denn derartige Gesetze bestehen nicht.[3]) Es ist auch für sie kein Bedürfniss vorhanden, weil, wie gesagt, die uneigentliche Bodmerei in der Praxis kaum vorkommt.

Es liegt aber die Frage nahe, ob nicht etwa auch die s. g. eigentliche Bodmerei im Sinne des Handels-

---

[1]) Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 205; Gareis a. a.O. S. 786.

[2]) Siehe hierzu auch Matthiass, Das foenus nauticum und die geschichtliche Entwicklung der Bodmerei, S. 129; Makower, Commentar zum Handelsgesetzbuch, S. 698.

[3]) Die einzige Ausnahme bildet die bremische Einführungsverordnung (vom 6. Juni 1864), welche im § 45 durch uneigentliche Bodmerei die Rechte eines Schiffsgläubigers nicht entstehen lässt (vgl. auch Lewis, Das deutsche Seerecht, S. 27), was wohl nicht nothwendig war, da das Gesetzbuch diejenigen Forderungen, welche die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren sollen, einzeln aufführt.

Gesetzbuches völlig oder doch zum grössten Theil ausser Gebrauch gesetzt ist und daher das ganze Institut als veraltet und unbrauchbar angesehen werden kann. Eine Ansicht, welche schon Ehrenberg[1]) andeutete und auch Schröder[2]) zu vertreten scheint.

Anlass dazu giebt scheinbar der Mangel an eingehender und specieller Litteratur über diesen Gegenstand seit den letzten zehn Jahren, sowie auch die geringe Anzahl von wichtigen Entscheidungen unserer obersten Gerichtshöfe.

Derartige Fragen können naturgemäss nur von der Praxis richtig beantwortet werden, und unsere Hansestädte Hamburg, Bremen, Lübeck[3]) sind die geeignetsten Plätze, um hierüber Erkundigungen einzuziehen.

Aus den mir auf mein Ersuchen von dort zutheil gewordenen Auskünften kann ich als Ergebniss das Folgende über die Ausdehnung und den Werth der Bodmerei in der Praxis des heutigen Seeverkehrs zusammenstellen.

Allerdings ist es richtig, dass Bodmereiverträge jetzt seltener vorkommen als früher. Aber immerhin werden dieselben noch ziemlich häufig abgeschlossen. Dies ist vor Allem dort der Fall, wo die Segelschiffahrt noch so gebräuchlich ist, wie bei uns, namentlich in der Ostsee, und auch dann, wenn die Rhedereien nicht viel Geld besitzen. Dies trifft vor Allem meist dann zu, wenn der

---

[1]) Vergl. beschränkte Haftung, S. 111/112.

[2]) Vergl. in Endemann's Handbuch, Bd. IV, S. 249.

[3]) Dorthin wandte ich mich denn auch um Auskunft, und zwar nach Hamburg an die Waaren-Credit-Anstalt, welche ihrerseits wieder bei Rhedereien, Schiffsmäklern und Dispacheuren Erkundigungen einzog. — Nach Bremen an die Assecuranz-Abtheilung des „Norddeutschen Lloyd". — Nach Lübeck an die Handelskammer (General-Secretär Dr. Franck).

Schiffer selbst Rheder ist, wie dies gerade bei unserer Segelschiffahrt häufig vorkommt. Auch in solchen Gegenden wird Geld häufiger auf Bodmerei genommen werden, wo die Verbindungen namentlich des Verkehrswesens mit dem Heimathshafen noch sehr spärlich oder gar nicht vorhanden sind, wie z. B. in den Südseegewässern.

Ein dritter Fall ist der, dass der Rheder über die Beschädigung, die das Schiff erlitten hat, durch seinen Kapitän telegraphisch benachrichtigt, das Geld selbst, vielleicht durch einen Dritten, im Nothhafen Angesessenen, auf Bodmerei herleiht, um so, da ja heute die Bodmereikosten von der Versicherung getragen werden müssen (Art. 824), die Bodmereiprämie selber zu verdienen. Anders stellt sich die Sache, wenn sich der Unfall in der Nähe solcher überseeischer Plätze zuträgt — die dann als Nothhafen angelaufen werden —, welche mit den europäischen Bank- und Wechselplätzen in fortwährender naher Beziehung stehen und mit denen der Handelsverkehr ein sehr ausgedehnter ist. Hier werden namentlich solche Rheder und Ladungsbetheiligte, deren kaufmännischer Name in der Finanz- und Handelswelt an und für sich einen guten Klang besitzt, stets auch ohne Bodmereiunterpfand so viel Geld mit leichter Mühe auftreiben können, wie zur Fortsetzung der Reise nothwendig ist.

Dazu kommt, dass die enorme Vervollkommnung und Verbreitung, welche die Verkehrsmittel, namentlich die Telegraphie in unserer Zeit gefunden haben, es dem Rheder sehr erleichtern, dem Schiffer die nöthigen Gelder entweder selbst anzuweisen, oder ihm einen Credit zu eröffnen, namentlich da grössere Handlungshäuser heute fast an allen bedeutenderen überseeischen Plätzen theils Zweigetablissements, theils Vertreter oder auch nur Geschäftsfreunde haben.

Schliesslich sorgt jetzt die Versicherungsgesellschaft,

da heute alle Schiffe versichert sind und die Kosten der Bodmerei — wie bereits erwähnt — von ihr zu tragen sind, nachdem sie von dem eingetretenen Schaden benachrichtigt ist (was jeder Zeit Pflicht des Kapitäns ist), meist in ihrem eigenen Interesse lieber selbst für Beschaffung der nothwendigen Summe, um die grossen Kosten der Bodmerei, namentlich der Prämie zu ersparen.

Trotz alledem kommt, wie gesagt, die Bodmerei, wenn auch viel weniger häufig als in früherer Zeit, noch immer vor und ist namentlich in Ansehung der heimischen Segelschiffahrt und kleiner unbemittelter und daher unbekannter Rhedereien noch gar nicht zu entbehren.

Deshalb ist das Institut auch jetzt noch praktisch und kann, da es noch immer dem Bedürfniss unseres heutigen Seeverkehrs entspricht, als veraltet und unbrauchbar nicht bezeichnet werden.

Man ersieht hieraus ferner sofort, dass die Bodmerei in ihrer heutigen Anwendung ganz anderen Zwecken dient und dienen muss, als dies in früherer Zeit der Fall war.

Während die ausgehende Bodmerei häufig Gelegenheit zu vielseitigen Spekulationen bot, ist dies bei der Nothbodmerei ganz anders.

Dort bestand das Geschäft entweder in einer Waarenspekulation oder in einer Bauspekulation. Die Hoffnung auf Gewinn stand im Vordergrund und da eine Noth — wenigstens im Sinne unserer heutigen Bodmerei — nicht zur Eingehung eines solchen Geschäftes zwang, wenn auch natürlich das Creditbedürfniss vorhanden war, so kam es thatsächlich gleichsam auf eine Wette mit den Elementen hinaus.

Gingen das auf Credit gebaute Schiff oder die auf Credit gegebenen Waaren auf der Reise unter, so erhielt der Darleiher nicht einen Pfennig. War dagegen die Reise von Glück begünstigt, so erhielt er ausser der

Rückzahlung noch Prämie und hohe Zinsen. Dieses Geschäft, welches ebensowohl bei den Griechen und Römern, wie im Mittelalter das einzige lohnende Spekulationsgeschäft war, weil es bis zur zweiten Hälfte des Mittelalters unter Zinsbeschränkungen nicht zu leiden hatte, verlor allmählich, als diese auch in Bezug auf andere Geschäfte fortfielen und als sich mancherlei andere Arten der Spekulation Kaufleuten und später auch Nichtkaufleuten eröffneten, seine Verbreitung.

Die Bodmerei von heute, welche ein Nothgeschäft ist, also nur unter abnormen Verhältnissen eingegangen werden kann, bietet zur Spekulation nicht viel Gelegenheit. Soweit sie vorkommt, ist sie reine Geldspekulation. Die zur Abwehr des entstandenen Schadens nöthigen Summen werden gezahlt und nach glücklicher Ankunft im Bestimmungshafen sammt der ausbedungenen Prämie zurückgezahlt.

Vorgeschossen werden die Gelder dann meist von Bankinstituten, die einen etwaigen Verlust der geliehenen Gelder eher verschmerzen können, als ein Privatmann, der heute, um schnell viel Geld zu gewinnen, wohl kaum sich verleiten lassen wird, auf Bodmerei zu leihen —

Die Erkenntniss, dass das Bodmereigeschäft, wenn auch nicht allzuhäufig, so doch immer noch in der Praxis vorkommt, lässt uns die Behandlung einiger theoretischer Fragen nicht unwichtig erscheinen. Von Interesse ist in erster Linie der alte Streit über die juristische Natur des Institutes, welcher schon vor der Codificirung des Handelsgesetzbuches andauernd und heftig geführt wurde.

---

§ 2. Die rechtliche Natur des Bodmerei-Vertrages.

Das Handelsgesetzbuch hat eine genaue begriffliche Definition des Bodmereivertrages gegeben.[1]) Es ist ihm jedoch nicht gelungen, damit die erwähnte Streitfrage aus der Welt zu schaffen Die Ansichten sind auch heute noch sehr getheilt. Indem Viele die historische Entwickelung ausser Acht liessen, sind mannigfache schiefe Meinungen aufgestellt worden, doch selbst wo dies nicht der Fall war, hat die Verschiedenheit des Standpunktes, von dem man ausging, auch zu einer Verschiedenheit der Ergebnisse geführt.

Als überwunden[2]) kann für unseren heutigen Rechtsstandpunkt die Vermischung mit der Versicherung gelten,[3]) welche lange in Theorie[4]) und Praxis die herrschende Meinung ausmachte und auch in das preussische Landrecht[5]) aufgenommen worden ist. Doch wurde dieselbe andererseits schon frühzeitig heftig bekämpft, so von Beseler, so von Poehls und Anderen.[6]) Ja schon Emérigon[7]) fand grosse nicht zu unterschätzende Unterschiede

---

[1]) Siehe oben S. 8; dazu Protokolle S. 2538 ff.

[2]) Vergl. Thöl, ausgewählte Entscheidungsgründe des Ober-Apellationsger. der vier freien Städte Deutschlands, S. 1037 (§ 313).

[3]) Vergl. Thöl, a. a. O. S. 1037 (§ 313).

[4]) So z. B. Benecke, System des Bodmerei- u. Assecuranzwesens, Bd. IV, S. 410; Eichhorn, Einl. in d. d. Privatrecht, S. 321; auch noch Franck, a. a. O. S. 47, 54.

[5]) Vergl. A. L. R. II. 8. § 2359: „Bodmerei ist ein Darlehns-Kontrakt, bei welchem der Gläubiger, wegen Verpfändung eines Schiffes, oder der Ladung desselben, oder beider zusammen, die Seegefahr übernimmt.“

[6]) Beseler, System des gem. deutsch. Privatrechts, S. 502; Poehls, Seerecht, S. 830; Tecklenborg, Bodmerei und Havarie, grosse, S. 4 f.

[7]) Emérigon Traités des assurances et des contrats à la Grosse II., S. 370.

zwischen der Bodmerei und Assekuranz heraus, wenn er auch andererseits ihre Aehnlichkeit noch so gross fand, dass er sie Zwillingsbrüder nannte. — Heute ist die Verschiedenheit beider Contracte klar erkannt, so dass hierüber nur wenige Worte zu sagen sind.

Während der Bodmerei-Vertrag die Bestimmung hat, nach eingetretenem Schaden zur momentanen Paralysirung desselben gegen Entgelt ein Creditverhältniss zu begründen, welches im einen Fall durch Zurückzahlung nach glücklicher Ankunft, im anderen auch dadurch geendet werden soll, dass das Schiff etc. durch neuen Schaden untergeht, so bezweckt die Seeversicherung geradezu Ersatz des eingetretenen Schadens und zwar bis zur völligen Schadloshaltung.

Der Versicherer übernimmt die Gefahr, im Falle des Untergangs den vollen Schaden zu ersetzen, und zwar so, dass dann der Versicherungsnehmer nichts verloren hat. Der Bodmereigeber trägt nur die Gefahr, im Falle des Untergangs sein geliehenes Geld nicht zurückzuerhalten und die Prämie zu verlieren. Der Bodmereischuldner verliert sein Seevermögen. Für ihn liegt der Fall dann so, als wenn er ein Bodmerei-Darlehn gar nicht aufgenommen hätte; er hat aus demselben weder gewonnen noch verloren.

Der von Beseler[1]) unter anderen Gründen aufgeführte Unterschied, dass die Versicherung stets von eigens dazu gegründeten Genossenschaften in grosser Anzahl, die Bodmerei meist nur von Privatpersonen als einzelnes Geschäft ausgeübt werde, kann wohl ernstlich als Grund nicht ins Gefecht geführt werden.

Kaltenborn,[2]) Koch und Andere haben die Bodmerei

[1]) Siehe Beseler, a. a. O. S. 503.

[2]) Vergl. v. Kaltenborn, Grunds. des praktischen europ. Seerechts (§ 193) S. 244. Koch, System des preussischen Privatrechts, §§ 446, 447.

als einen aus Darlehn, Versicherung und Gesellschaftsvertrag gemischten Kontrakt angesehen.

Eine andere Meinung wieder bezeichnete die Bodmerei als einen Darlehnsvertrag, theils als ein reines, zinsbares Darlehn, oder doch mit ihm verwandt.[1]) theils als ein Darlehn unter einer Bedingung oder einer Klausel.[2]) Aehnlich auch in neuerer Zeit Lewis,[3]) der die Bodmerei als „ein durch Pfand gesichertes Darlehn" definirt. Ich sage ausdrücklich definirt, um hiermit sogleich den schwachen Punkt zu bezeichnen. Dies alles sind mehr oder weniger nur Definitionen, keine Erklärungen der Natur des Rechtsgeschäfts. Auf die Sache selbst sind nur wenige eingegangen. Erst neuerdings hat man, um endlich auf die rechtliche Natur zu kommen, mannigfache Konstruktionen des Bodmereivertrages versucht.

Der erste war Pauli,[4]) welcher auf Grund Lübeckischer Urkunden den Bodmereivertrag analog dem Rentenkaufe (der „Wickbelde") konstruirt wissen wollte. Diese Auffassung ist jedoch schon von Matthiass[5]) abgelehnt und widerlegt worden. Denn der Rentenkauf ist seiner wirthschaftlichen Natur nach nur bei Grundstücken möglich und auch hier nicht ohne Bedenken. Ferner haftet der Bodmereischuldner nur für Rückzahlung einer geliehenen Summe nebst Zinsen, nicht aber für Zahlung einer Rente; weiter ist zwar der Eigenthümer des rentenpflichtigen Grundstückes nach richtiger Ansicht Rentenschuldner, der dritte Besitzer des verbodmeten Gegenstandes hingegen wird nicht ipso jure Bodmereischuldner.

---

[1]) Vergl. Beseler, a. a. O. S. 506.

[2]) Siehe Heise, Handelsrecht, S. 395 f.; Martens, Grundriss des Handelsrechts, S. 209 u. A.

[3]) Lewis, a. a. O. (1884), Bd. II. S. 1, 3 ff.

[4]) Pauli, Lübeckische Zustände im Mittelalter, S. 96.

[5]) Matthiass, a. a. O. S. 99 ff.

und schliesslich lässt sich die Theorie vom Rentenkauf (unter allerhand Modifikationen) vielleicht für das Schiff konstruiren, niemals aber für die Ladung, da hier die Möglichkeit, sich aus dem rentenpflichtigen Gegenstand zu befriedigen, nach deutscher Rechtsauffassung wegfällt, sobald derselbe in dritte Hand geräth.

Eine andere Konstruktion versuchte Bremer.[1] Ausgehend von den Voraussetzungen, dass das accessorische Recht auf den Werth einer Sache, welches man bei der Verpfändung erlangt, auch als ein selbstständiges, von einer Forderung unabhängiges Recht vorkommen könne, welches meist als Realobligation bezeichnet wird, legt er dar, dass hierunter kein prinzipielles Schuldverhältniss zu verstehen sei. Es liege vielmehr ein dingliches Recht auf Realisirung eines Werthes aus den verpfändeten Gegenständen vor, ohne dass diesem Rechte irgend eine Verpflichtung, ohne dass dem Berechtigten ein Schuldner gegenüber steht. Dieses dingliche Recht nennt er „Werthrecht." Wenn dasselbe vom Eigenthümer gegen eine als Aequivalent dienende Geldsumme bestellt sei, so liege ein Kaufgeschäft vor, wobei allerdings dem jedesmaligen Eigenthümer der Sache die Befugniss eingeräumt werden könne, dieses Recht gegen Zahlung der dafür erhaltenen Summe jeder Zeit wieder aufzuheben.

Dieses Werthrecht, welches er mit dem verzinslichen Darlehn einerseits, mit dem Rentenkauf andererseits vergleicht und in Beziehung bringt, will er auch in dem Rechte des Bodmereigläubigers wiedererkennen. Er findet daher die Ausdrücke des Handelsgesetzbuches: Schuld, Bodmereischuld, Schuldner etc. nicht passend gewählt.

Der sogenannte Bodmereikontrakt sei Kauf eines Werthrechtes, bei welchem der Darlehnsgläubiger Käufer, Objekt des Rechtsgeschäftes ein Werthrecht am Schiffe sei.

---

[1]) Siehe Bremer, Hypothek- und Grundschuld, S. 53 ff., S. 71 ff.

Bremer[1]) selbst hat am Schluss seiner Ausführungen zugegeben, dass seine Theorie vom Werthrecht nicht unbedingt auf den Bodmereikontrakt, der nur Mobilien zum Gegenstand hat, Anwendung finden könne, und dieser Ansicht sind auch die meisten Anderen gewesen.

Ehrenberg[2]) hat sich zuerst gegen Bremer erklärt, ihm ist Matthiass[3]) gefolgt.[4]) Die Gründe liegen auf der Hand.

Die Schuld aus dem Bodmereivertrage lässt sich der Grundschuld, auf welche die Theorie vom Werthrecht allerdings anwendbar ist, schon deshalb nicht gleichstellen, weil bei der Bodmerei die Gewissheit der Ausübung des aus ihr etwa entstehenden Werthrechtes, abgesehen von der Gefährdung durch die See, schon dadurch in Frage gestellt wird, dass der Bodmereischuldner und der Schiffer die Ausübung willkürlich erschweren, ja vollständig vernichten können. Abgesehen davon wird die Theorie, selbst wenn man sie bezüglich des Schiffes und sogar der Ladung annehmen wollte, schon hinfällig, wenn man in Betracht zieht, dass auch die Fracht, also Forderungen verbodmet werden können.

Schliesslich ist aber die Intention der Parteien und damit auch die ganze wirthschaftliche Basis bei diesem Rechtsinstitut eine völlig andere, als von Bremer unterstellt wird. Von einer Kaufabsicht ist thatsächlich keine Rede, sondern faktisch wird ein Darlehnsvertrag abgeschlossen. Es wird Geld von einer Seite hingegeben, in der Voraussetzung, dass es nach einer bestimmten

---

[1]) Bremer, a. a. O. S. 73.

[2]) Ehrenberg in der kritischen Vierteljahrsschrift Bd. XXI, S. 179 ff. Derselbe, beschränkte Haftung, S. 437 ff.

[3]) Siehe Matthiass, a. a. O. S. 110 ff.; vergl. auch Meibom, Das deutsche Pfandrecht, S. 403, 408 ff.

[4]) Siehe auch Lewis, a. a. O. II. (1884), S. 4, 5.

Zeit von der anderen Partei, zusammen mit einer Prämie, zurückgezahlt werde. Nur wenn dies nicht geschieht, findet auf Antrag des Gläubigers die Exekution in die zu diesem Zweck schon vorher als Pfand gesetzten (verbodmeten) Gegenstände statt. Der umgekehrte Fall ist also nicht richtig, dass ein Werthrecht an den verbodmeten Gegenständen durch Kauf erworben wird und dass der Verkäufer nur im Falle einer speziellen Vereinbarung die Berechtigung haben solle, das Geld sammt einer Prämie zurückzugeben, dass also auf diese Weise der Kauf quasi rückgängig zu machen sei. Mit der Hinfälligkeit dieser Voraussetzung fällt die ganze Theorie vom Werthrecht in Bezug auf ihre Anwendbarkeit auf die Bodmerei.

Dass die Bodmerei ein vorwiegend dingliches Recht sei, haben auch Andere behauptet, wie z. B. Gengler,[1]) und auch in den Motiven[2]) zum preussischen Entwurf findet sich eine ähnliche Ansicht.

Häufig ist auch die Theorie aufgestellt worden, dass zwar eine Obligation bestehe, dass aber Schuldner nicht der Bodmereinehmer, sondern die verbodmeten Gegenstände seien.[3]) Nicht wenig hat zu dieser Meinung auch der von der berathenden Kommission[4]) ausgesprochene Grundsatz: „res solum obligata est“ beigetragen, und auch der Artikel 692,1 des Handelsgesetzbuches: „Die sämmtlichen verbodmeten Gegenstände haften dem Bodmereigläubiger solidarisch“, hat hierzu verleitet. Nach meiner Ansicht mit Unrecht. —

---

[1]) Siehe Gengler, Lehrbuch des prakt. deutschen Privatrechts, S. 723 ff.

[2]) Motive zum Entwurf eines Handels-Gesetzbuches für die preuss. Staaten z. Art. 535 (S. 289).

[3]) Poehls, a. a. O. S. 112 (§ 374), S. 818 (§ 437). Eichhorn, a. a. O. S. 322 (§ 116). Martens, a. a. O. S. 209 f. (§ 152).

[4]) Protokolle, S. 2538 ff. u. A.

Schon Bremer[1]) hat sich gegen diese Konstruktion ausgesprochen. Eine Sache kann nicht Schuldner sein und eine Obligation kann nur zwischen Personen bestehen. Zwar kann, wie Bremer sagt, Gläubiger wie Schuldner erst durch den Besitz der Sache bestimmt werden, aber Gläubiger und Schuldner ist dann nicht die Sache, sondern die Person des Besitzers derselben.[2]) Und so ist es auch hier. Nicht die verbodmeten Gegenstände sind Schuldner, sondern die Eigenthümer derselben; und das besondere und eigenthümliche des Bodmereivertrages ist dabei, dass dieselben nur insoweit Schuldner sind, als die verbodmeten Gegenstände reichen.

Etwas anderes soll auch durch den Satz: „res solum obligata est" nicht ausgedrückt werden.

Der Eigenthümer ist Schuldner; er ist persönlich verpflichtet, die geliehene Summe zurückzuzahlen. Will er dies nicht, so steht es dem Gläubiger frei, sich durch den Erlös aus dem Verkauf der verbodmeten Gegenstände zu befriedigen, aber nur aus diesen. Nur bis zur Höhe des Werthes derselben ist ihm der Schuldner verpflichtet.

Auch der oben schon angeführte Art. 692, 1 darf zu einer anderen Ansicht nicht verführen. Derselbe erscheint vielen seiner Fassung nach schief und unglücklich gewählt.[3]) Mit Unrecht, wie mich dünkt, wenn man den Art. 281, 1 des Handelsgesetzbuches zu seiner Auslegung

[1]) Bremer, a. a. O. S. 54. Vergl. dazu auch Ehrenberg, kritische Vierteljahrsschrift, S. 181 ff.; beschr. Haftung, S. 445 ff.; ebenso Matthiass, a. a. O. S. 108 ff.; Lewis, a. a. O. II., S. 4, auch Dernburg, Pandekten Bd. I, S. 635 ff.

[2]) Dazu auch Bekker in Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 4, S. 533.

[3]) Vergl. dazu Matthiass, a. a. O. S. 109. Dagegen Lewis, a. a. O. Bd. II, S. 17. Ebenso Makower, Commentar zum Handelsgesetzbuch, S. 693. Dazu auch Ehrenberg, beschränkte Haftung, S. 405.

hinzuzieht.[1]) Es soll mit dem Art. 692, 1 dann nichts anderes ausgedrückt werden, als dass kein Eigenthümer eines von mehreren verbodmeten Gegenständen sich durch die Einrede der Theilung oder der Vorausklage befreien kann. Dem Gläubiger hingegen steht das Recht zu, sich nach Belieben an einen oder mehrere der verbodmeten Gegenstände zu halten, bis zu seiner vollen Befriedigung.[2]) Dieser Satz ist ausserdem kein neuer bezüglich der Bodmerei. Schon vor dem Handelsgesetzbuch bestand derselbe.[3])

Dass eine Obligation bei der Bodmerei besteht und kein dingliches Recht, kann heute als feststehend angesehen werden; ebenso, dass nicht die verbodmeten Gegenstände, sondern die Eigenthümer derselben Schuldner sind.

Um aber endlich dem Wesen dieses Vertrages näher zu kommen, ging Ehrenberg[4]) und dann Matthiass,[5]) der ihm gefolgt ist, auf das alte deutsche Pfandrecht zurück, ein Gedanke, der auch früher schon, wenn auch meist undeutlich und unsicher ausgedrückt,

---

[1]) Art. 281: „Bei Handelsgeschäften, ingleichen in allen Fällen, in welchen in diesem Gesetzbuche eine solidarische Verpflichtung auferlegt wird, steht einem Solidarschuldner die Einrede der Theilung oder der Vorausklage nicht zu.“

[2]) Vergl. auch Protokolle S. 2593.

[3]) So spricht schon Poehls (a. a. O. S. 820) von einem solidarischen Recht, welches der Geber dann erwirbt, wenn mehrere dieser drei Gegenstände zugleich verbodmet werden. — So auch A. L. R. II. 8. § 2407: „Der Bodmereigeber hält sich an Schiff und Ladung, oder welchen Theil derselben er will, so lange bis sein Bodmereibrief berichtigt ist.“ Ebenso der preuss. Entw. Art. 536, 2 und Motive dazu (S. 292). Siehe auch v. Kaltenborn, a. a. O. S. 258; Lewis, a. a. O. S. 17; Makower, a. a. O. Seite 693; dagegen Schröder, a. a. O. S. 244.

[4]) Ehrenberg, krit. Vierteljahrsschrift Bd. 21, S. 181 f.

[5]) Matthiass, a. a. O. S. 69 ff., S. 117 ff.

sich findet.[1]) Und zwar hat man die neuere Satzung herangezogen, die „Satzung als Anweisung von Exekutionsobjekten", „Satzung um Schuld".[2]) Das ist Pfandsetzung von Seiten des Schuldners mit der Verabredung, dass sich der Gläubiger durch Veräusserung desselben bezahlt machen darf, wenn er nicht rechtzeitig befriedigt wird, und ihr Wesen besteht darin, dass dieses als Exekutionsobjekt angewiesene Pfand dieselben Wirkungen herbeiführt, wie ein im Exekutionsverfahren gepfändetes. Die Voraussetzungen hierzu[3]) sind bei dem Bodmereivertrage allerdings gegeben. Dieselben waren eine durch Satzungen sicher zu stellende Forderung einerseits, und ein zur Verpfändung geeigneter Gegenstand andererseits.

Bei dieser Frage fällt es nicht ins Gewicht, ob als solche nur Immobilien galten oder auch Mobilien. Denn abgesehen davon, dass Schiffe in Deutschland vielfach als Immobilien angesehen wurden,[4]) und auch heute, wo sie prinzipiell als Mobilien gelten, doch füglich „als die Immobilien des Seerechts"[5]) bezeichnet werden, so hat auch Meibom,[6]) im Gegensatz zu der vor ihm herrschenden Meinung, das Vorkommen der „Satzung um Schuld" an Mobilien nachgewiesen.

Zwei andere Punkte jedoch scheinen deutlicher gegen die von Ehrenberg und Matthiass aufgestellte Theorie zu sprechen. Der erste betrifft die Frage, wer bei der

---

[1]) So bei Gengler, a. a. O. S. 721 ff.; bei Beseler, a. a. O. S. 501 f. u. A. Klarer schon bei Stobbe, krit. Vierteljahrsschr. Bd. IX, S. 304 f. Derselbe in seinem deutsch. Privatrecht, Bd. 3, S. 152, 158 ff.

[2]) Vergl. Meibom, Das deutsche Pfandrecht, S. 402, auch für das Folgende S. 23, 30, 428.

[3]) Vergl. Meibom, a. a. O. S. 409, 410.

[4]) Vergl. auch Meibom, S. 412, Anm. 38.

[5]) Siehe Goldschmidt, Handbuch des Handelsr. Bd. II, 2, S. 4.

[6]) Siehe a. a. O. S. 412 ff.

Satzung den Ausfall zu tragen hat. Meibom[1]) legt klar, dass der Gläubiger sich bezüglich desselben mit einem persönlichen Anspruch an das übrige Vermögen des Schuldners halten konnte und dass die entgegengesetzten Bestimmungen des Hamburgischen, Staader und Lübeckischen Rechtes, welche den Ausfall vom Gläubiger tragen liessen, nicht gemeinrechtlich gewesen seien, was schon daraus hervorgeht, dass dieselben fast immer durch Privatabreden umgangen wurden, und dass auch in diese Gesetze noch vor Eindringen des römischen Rechtes die entgegengesetzte Meinung übernommen wurde.

Der andere Punkt, der die direkte Zusammengehörigkeit von Bodmerei und Satzung noch unsicherer erscheinen lässt, betrifft das Verhältniss des Schuldners zum Pfande.[2])

Der Schuldner hatte die Verpflichtung, keine Veränderungen mit dem Pfande vorzunehmen, welche die Gefahr für den Gläubiger vergrösserten; unter gar keinen Umständen durfte er die Pfandsache veräussern, mit einer Rente belasten, vermiethen oder verpfänden und vor allem nicht an einen anderen Ort bringen. Dies letztere ist hier von der grössten Bedeutung, denn der Schuldner durfte dies, selbst mit Bewilligung des Gläubigers nicht, weil mit Ertheilung derselben die Verpfändung als aufgehoben galt. Wenn dagegen Matthiass[3]) behauptet, dass die Exekutionsobjekte im Falle der Bodmerei naturgemäss über See gehen mussten, und der Darleiher, welcher einen Bodmereivertrag schloss, daher stillschweigend seine Genehmigung gab, so ist dies zwar

---

[1]) Siehe a. a. O. S. 424. (Doch dazu auch S. 426; wenn das Pfand beim Gläubiger untergegangen war, trugen beide den Ausfall gleichmässig.)

[2]) Vergl. Meibom. Seite 428 ff.

[3]) Siehe a. a. O. S. 103.

richtig, aber mit den Bestimmungen der Satzung nicht in Einklang zu bringen.

Allerdings scheint die deutsch-rechtliche „Satzung um Schuld“ von einem gewissen Einfluss auf die Gestaltung des Bodmereivertrages gewesen zu sein, aber eine so innige Verbindung dieser beiden Institute, wie sie von Matthiass behauptet wird, vermag ich nicht darin zu erkennen.

Wenn daher Matthiass[1]) nach Ehrenberg[2]) definirt: „Der Bodmereivertrag ist ein Darlehnsvertrag unter vertragsmässiger Anweisung von Exekutionsobjekten nach den Grundsätzen der neueren Satzung, unter Einwilligung des Gläubigers, dass diese Objekte über See gehen“, so ist hiergegen nichts einzuwenden, aber man muss sich dabei klar machen, dass der Schlusssatz nicht eine Folge, sondern eine Ausnahme von der Satzung ist.

Die am meisten ansprechende Theorie hat schliesslich Ehrenberg in seiner Lehre von der beschränkten Haftung aufgestellt, deren „historische, nicht dogmatische Anknüpfung“[3]) auch er in der Satzung als Anweisung von Exekutionsobjekten sieht.

Er bezeichnet alle Fälle, in denen der Gläubiger seine Forderung zwar in ihrer ganzen Höhe beitreiben kann, aber nur aus gewissen Vermögenstheilen, während alles andere von der Exekution ausgenommen ist, als „beschränkte Haftung“;[4]) die der Exekution unterworfenen Vermögenstheile als „Sondergut“,[5]) aus welchen allein

---

[1]) Siehe a. a. O. S. 105.

[2]) Siehe krit. Vierteljahrsschr. a. a. O. S. 181 ff.

[3]) Vergl. Ehrenberg, beschr. Haftung S. 462, im Gegensatz jedoch zu demselben in der krit. Vierteljahrsschr. a. a. O. S. 181 ff.

[4]) Vergl. a. a. O. S. 4 ff.

[5]) Diese Bezeichnung schon bei Stobbe (krit. Vierteljahrsschr. Bd. IX S. 304 ff.) Siehe auch Becker in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. IV S. 535 ff.



der Gläubiger sich seine Befriedigung suchen darf, wenn der Schuldner nicht freiwillig zahlt.

Innerhalb dieser Lehre von der beschränkten Haftung, welche er „als eine selbstständige Lehre des Obligationenrechtes“[1]) betrachtet, wird auch der Bodmereivertrag behandelt und zwar als ein Darlehnsvertrag, aus dem die Haftung des Schuldners auf das Sondergut beschränkt ist. Letzteres besteht hier aus den jeweilig verbodmeten Gegenständen.

So sind die mannigfachsten Versuche gemacht worden, die juristische Natur des Bodmereivertrages festzustellen. Wir haben die Bodmerei als Rentenkauf, als Werthrecht, als Versicherung und als reines Darlehn dargestellt gefunden. Man hat sie als dingliches Recht angesehen und andererseits wieder eine juristische Person aus der verbodmeten Sache geschaffen. Man hat zur neueren Satzung seine Zuflucht genommen und schliesslich hat sie Ehrenberg unter seine Lehre von der beschränkten Haftung gebracht. Wir erblicken die mannigfaltigsten Versuche, die meisten, dem verschiedenen Ausgangspunkte entsprechend, völlig von einander verschieden; einige ähnlich, aber von einer übereinstimmenden Anschauung ist nicht die Rede. Und das ist auch völlig verständlich.

Es ist nicht möglich, einen seiner Natur nach einzigen Vertrag, wie die Bodmerei, in den Rahmen eines bestimmten Rechtsgeschäftes zu bringen. Noch weniger bin ich der Meinung, dass der Bodmereivertrag eine Mischung oder Compilation der verschiedensten Kontrakte sei, sondern ich nehme eine schon früher, wenn auch nur unklar und unsicher angedeutete Ansicht[2]) wieder auf und behaupte: Die Bodmerei ist ein aus dem Seeverkehr

---

[1]) Ehrenberg, beschr. Haft. S. 457 u. 468 ff.

[2]) Vergl. Pöhls, a. a. O. S. 830, Tecklenborg, a. a. O. S. 8, Kaltenborn, a. a. O. S. 245 (193).

herausgewachsener, demselben eigenthümlicher Darlehnsvertrag, der im Laufe der Zeit mannigfachen Bedürfnissen angepasst und verschiedentlich verändert, hierdurch einen selbstständigen Charakter angenommen hat. So hat er, durch die Nothwendigkeit geschaffen, den an ihn in seinen verschiedenen Perioden gestellten Ansprüchen genügt. Da er jedoch durch die hierdurch bedingten, vielfach veränderten Gestaltungen und durch die mannigfachen Einwirkungen der verschiedensten Rechtsanschauungen eigenthümlich geformt worden ist, so lässt sich derselbe, der in seiner Art einzig dasteht, zwar wohl mit anderen Rechtsinstituten vergleichen, kann aber, da er nicht unter denselben Voraussetzungen, wie jene entstanden und ausgebildet worden ist, auch nicht unter dasselbe System mit ihnen gebracht, sondern muss für sich allein beurtheilt werden. —

---

§ 3. Die rechtliche Stellung des Schiffers im Bodmereivertrage; seine Rechte und seine Pflichten.

Verbodmen kann nach dem Handelsgesetzbuch der Schiffer und nur der Schiffer (Art. 680) und zwar nur in seiner Eigenschaft als solcher, kraft seiner Anstellung (Art. 496). Jedoch kommt es dabei nicht darauf an, ob der Schiffer zufällig zugleich alleiniger Rheder oder Mitrheder des Schiffes,[1]) Theilhaber oder Alleineigenthümer der Ladung[2]) ist. (Art. 700). Auch ist es für die

---

[1]) Protokolle, S. 2598 ff.

[2]) Vergl. Protokolle Bd. VI. S. 2605—2606.

Gültigkeit des Vertrages nicht von Belang, ob der Schiffer aus eigener Initiative oder auf Anweisung des Rheders, oder eines anderen Interessenten gehandelt hat (Art. 696, 479, 2 u. 3, 700). Der Rheder als solcher kann niemals Bodmereiverträge eingehen [1]) Doch ist es klar, dass im Falle der Schiffer während der Reise stirbt, oder zur Leitung und Führung unfähig wird, sein gesetzlicher Vertreter, in der Regel also der Steuermann, mit demselben Erfolge wie jener Bodmerei abschliessen kann.[2]) (Art. 484, 486, 487, 490.)

Die heutige Bodmerei ist einzig und allein Nothgeschäft, daher kann der Bodmereivertrag nur im Nothhafen[3]) eingegangen werden. Als solcher gilt jeder Hafen, den das Schiff während der Reise infolge erlittenen Unfalles anzulaufen gezwungen ist, jedoch mit Ausnahme des Heimathshafens, wie entgegen Ehrenberg[4]) angeführt werden muss, was schon aus Artikel 686, 1 u. 2 verbunden mit 495 und 757, 7 hervorgeht. Der Abgangshafen jedoch kann unter Umständen Nothhafen sein. (Vergl. auch Art. 505.)

Der Schiffer ist bezüglich des Eingehens derartiger Verträge beschränkt. Er darf nur dann zu diesen seine Zuflucht nehmen, wenn er auf andere Weise sich das Geld, dessen er bedarf, nicht beschaffen kann (Art. 497, 503), und nur, wenn es zur Ausführung der Reise nothwendig und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist (Art 681, 1; 479), oder um die gefährdete Ladung zu erhalten und weiter zu befördern (Art. 681, 2).

---

[1]) Vergl. Protokolle Bd. VI, S. 2600—2601.

[2]) Vergl. auch Protokolle Bd. VI, S. 2600. Dagegen Wagner, Seerecht Bd. 1, S. 244.

[3]) Vergl. u. a. Protokolle Bd. VI, S. 2542.

[4]) Beschr. Haftung. S. 62. Note 43.

Ob wirklich die Nothwendigkeit vorliegt, muss nach dem einzelnen Fall und den jedesmaligen Umständen beurtheilt werden und ist zweckmässig vor Eingehung des Vertrages zu prüfen und festzustellen. In vielen ausländischen Rechten findet sich die Bestimmung, dass dies durch eine Konsular- oder Gerichtsurkunde oder in einem Schiffsrathsprotokolle bezeugt sein müsse, damit der Kontrakt seine Gültigkeit habe.[1]) Die berathende Kommission hat die Aufnahme einer derartigen Bestimmung in das Gesetzbuch, die ihr im Entwurfe[2]) ebenfalls vorgelegen, nach eingehender Debatte[3]) abgelehnt und von jeder causae cognitio abgesehen. Dagegen hat sie an die Aufnahme einer derartigen Urkunde[4]) die Präsumption geknüpft, dass die Nothwendigkeit der Eingehung des Geschäftes hierdurch für erwiesen erachtet wird, wenn nicht von Seiten des Rheders der Gegenbeweis geliefert wird (Art. 686).

In Fällen, in denen eine derartige Urkunde nicht aufgenommen wurde, fällt die Beweislast Demjenigen zu, „welcher Rechte auf das Geschäft gründen will“,[5]) also dem Gläubiger. Pflicht des Schiffers ist es, sich davon zu überzeugen, dass das Geschäft wirklich durch die Noth erfordert, dass es in dieser Höhe erforderlich ist, und dass es die Interessen des von ihm Vertretenen auch in der Beziehung erfüllt, dass auf andere Weise nicht

[1]) Vergl. Span. H.-G.-B. § 814: Portugies. § 1622: Italienisch. § 590/91; Französ. (Code de comm.) art. 234; Finnl. Seeges. § 126 — siehe auch dazu Schröder a. a. O. S. 252, Lewis a. a. O. S. 12 f. Borchardt, geltenden Handelsges. d. Erdballes, Bd. II. S. 563, Bd. III. S. 294/95, Bd. IV, S. 309, Bd. V. S. 149.

[2]) Siehe Protokolle. Bd. VI, S. 2550.

[3]) Vergl. ebenda S. 2555—61, 2579—81.

[4]) Vergl. bezüglich d. Befugniss der Consuln zur Mitwirkung dabei, Ges. betr. die Organisation der Bundes-Consulate § 37.

[5]) Siehe Protokolle Bd. VI, S. 2579.

billiger das nothwendige Geld herbeigeschafft werden kann.

Hier ist es am Platze, die Person des Schiffers etwas näher ins Auge zu fassen, seine Rechte und Pflichten zu prüfen und sich klar zu machen, in welcher Eigenschaft und in wessen Interesse er handelt, wen er vertritt und welche rechtliche Stellung er einnimmt.

Unterscheiden muss man zwischen den gewöhnlichen Pflichten, die jeder Schiffer hat, und zwischen den besonderen, die ihm erst während und nach Abschluss des Bodmereivertrages erwachsen.

Der Kapitän hat die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden (Art. 478). Daher hat er für die Erhaltung von Schiff und Ladung, sowie dafür, dass diese ihr Reiseziel erreichen, mit allen Kräften und unter Aufwendung aller ihm zur Verfügung stehenden oder irgend erreichbaren Mittel zu sorgen. Zu diesem Behufe hat er erforderlichen Falles auch das Recht und sogar die Verpflichtung, in Höhe des Bedürfnisses Bodmereidarlehen aufzunehmen (Art. 479, 1; 511). Hiervon muss er jedoch dem Rheder baldmöglichst Kenntniss geben (Art. 503). Ebenso muss er davon Notiz in seinem Journal nehmen (Art. 486) und eine Verklarung ablegen (Art. 490. 492).

Kraft seiner Anstellung ist der Führer des Schiffes Mandatar des Rheders, und kraft seiner gesetzlichen Vollmacht sein Stellvertreter in juristischer Beziehung.[1] Daher ist er auch im Stande, ihn durch seine Rechtshandlungen direkt und ohne weiteres zu verpflichten (siehe auch Art 502). Eine Beschränkung der gesetzlichen Vollmacht von Seiten des Rheders kann dieser Dritten gegenüber nur insoweit entgegensetzen, als er beweist, dass

[1]) Vergl. auch Ehrenberg, beschr. Haftung, S. 181 ff. Wagner, Seerecht Bd. I. S. 242.

ihnen dieselbe zur Zeit des Vertragsschlusses bekannt war oder bekannt sein musste (Art. 500).

Die Stellung des Schiffers dem Rheder gegenüber ist eine völlig klare. Es besteht ein Mandatsverhältniss, welches den Schiffer berechtigt, für den Rheder mit Dritten derart zu contrahiren, dass jener diesen gegenüber aus den Geschäften direkt berechtigt und verpflichtet wird. In dieser Beziehung hat die Stellung des Schiffers rechtlich nichts besonderes. Derartige Verhältnisse giebt es tausendfach.

Das Merkwürdige und Besondere sind auch nicht diese Beziehungen des Kapitäns zum Rheder, sondern es ist dies in erster Linie seine Stellung zum Ladungsinteressenten, aus welcher wiederum dann auch einige eigenthümliche Beziehungen zum Rheder sich ergeben.

Denn der Schiffer handelt nicht allein im Interesse des Rheders, sondern auch in dem des Ladungsinteressenten, (sowohl des Befrachters, als auch des Abladers und des Empfängers), wenn zur Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung, oder zwecks Fortsetzung der Reise dieselbe allein oder mit anderen Gegenständen zusammen verbodmet werden muss (Art. 504,3, 507, 509). Je nachdem es erforderlich, muss er sogar bald mehr das Interesse des Rheders, bald das des Ladungsinteressenten wahrnehmen. Ja er kann sogar Kreditverhältnisse zwischen Rheder und Ladungsinteressenten ohne weiteres begründen. Wenn nämlich die Ladung im Interesse des Rheders mit Schiff und Fracht zusammen verbodmet wird, was, falls grosse Havarie nicht vorliegt, nur dann geschehen darf, wenn ein anderes Mittel den Rheder zu schwer schädigen würde (Art. 509), so gilt diese Verbodmung als ein für Rechnung des Rheders abgeschlossenes Kreditgeschäft (Art. 510) im Sinne des Art. 757 Abs. 7, welches der Kapitän nach Art. 497 einzugehen berechtigt ist. Andererseits kann auch das

Schiff im alleinigen Interesse des Ladungsbetheiligten verbodmet werden (Art. 681, 2).[1]) da dem Rheder die Sorge für den Transport vor allem obliegt.[2])

Welche Stellung nimmt nun aber der Kapitän dem Ladungsinteressenten gegenüber ein?

Das Gesetz sagt nur, er sei Vertreter der Ladungsinteressenten (Art. 479, 504, 2). Ein Kontraktsverhältniss liegt nicht vor.[3]) Sondern dadurch, dass der Schiffer vom Rheder mit der Führung des Schiffes betraut wird, wird er zugleich stillschweigend beauftragt, das Interesse des Ladungsinteressenten wahrzunehmen, er wird berechtigt und verpflichtet, denselben durch seine Rechtshandlungen direkt zu verpflichten; eine Befugniss, welche dem Schiffer selbst durch den Willen des Ladungsinteressenten nicht entzogen werden kann. Sie ist also nicht rein privatrechtlicher Natur. Der Schiffer ist gesetzlicher Vertreter[4]) des Ladungsinteressenten kraft der öffentlich-rechtlichen Stellung, die ihm auf Grund der Anstellung durch den Rheder zu Theil wird. Dieselbe wird jedoch naturgemäss erst mit dem Augenblick wirksam, in welchem die Ladung dem Kapitän übergeben wird,[5]) ohne dass man deshalb aber von einem Mandatsverhältniss zwischen Schiffer und Ladungsinteressenten sprechen darf.

Einige Schriftsteller bezeichnen allerdings die Stellung des Schiffers gegenüber dem Ladungsinteressenten als ein mandatsähnliches Verhältniss[6]) oder Quasimandat. Doch ist dies wohl nicht ganz zutreffend, denn nach

---

[1]) Vergl. auch Ehrenberg, beschr. Haftung, S. 189.

[2]) Vergl. Lewis Seerecht Bd. II, S. 5 ff.

[3]) Vergl. Ehrenberg, beschr. Haftung S. 46 ff.

[4]) Lewis (in Endemann's Handbuch S. 96).

[5]) Wagner, a. a. O. S. 290.

[6]) Wagner S. 298, Lewis (Endemanns Handbuch) S. 97; dagegen Ehrenberg, beschr. Haftung S. 47.

Uebergabe der Waaren an den Schiffer ist es nicht mehr in das Belieben des Ladungsinteressenten gestellt, ob er die Handlungen, die der Schiffer — natürlich bona fides desselben vorausgesetzt — zur Weiterbeförderung und Erhaltung derselben vornimmt, genehmigen will oder nicht.

Die Stellung des Schiffers ist öffentlichrechtlicher Natur. Das Gesetz regelt sowohl die Vertretungsbefugniss des Schiffers gegenüber dem Rheder und dem Ladungsinteressenten, als auch die Pflicht des ersteren gegen diese, nach öffentlichrechtlichen, dem Privatrecht entzogenen Prinzipien.

Recht deutlich zeigt sich dies auch in dem Verhältniss des Schiffers gegenüber einer anderen Person, die erst nach Eingehung des Bodmereivertrages sich bemerkbar macht. Dies ist der Bodmereigeber.

Von dem Augenblick an, wo der Schiffer einen Bodmereivertrag eingegangen ist, tritt zu denjenigen Personen, deren Interessen er wahrzunehmen hat, noch die des Bodmeristen. Auch dessen Rechte muss er jetzt vertreten, geradeso wie die des Rheders und Ladungsberechtigten, ja in gewissen Fällen in noch höherem Maasse. Er muss für die Bewahrung und Erhaltung der verbodmeten Güter Sorge tragen und muss jede Handlung, durch welche die Gefahr des Gläubigers vergrössert oder verändert werden könnte, aufs strengste vermeiden (Art. 693). Vor allem darf er willkürlich weder eine andere, als die angegebene (ausgemachte) Reise machen, noch auch nur von der entsprechenden Strecke abgehen (Art. 694), doch wird hierunter nicht jedes Abweichen vom gewöhnlichen Kurse verstanden, sondern nur dann, wenn dasselbe „ganz ungebräuchlich und offensichtlich unzweckmässig“ ist.[1])

[1]) Vergl. Protokolle, Bd. VI, S. 2618/2619, dazu auch Lewis, a. a. O. S. 19.

Ebensowenig darf der Kapitän die verbodmeten Gegenstände einer neuen Seegefahr nach beendigter Bodmereireise aussetzen (Art. 694). Dies alles darf derselbe selbst dann nicht, wenn es im Interesse des Rheders oder der Ladungsbetheiligten gelegen hat, oder wenn es ihm von diesen befohlen worden ist. Wohl aber ist es ihm gestattet, wenn es auch dem Interesse des Gläubigers entspricht (Art. 694).

Und selbst wenn die verbodmeten Gegenstände am Bestimmungsorte nach Endigung der Bodmereireise glücklich angekommen sind, so ist hiermit der Schiffer noch nicht von der Verpflichtung dem Bodmeristen gegenüber befreit, sondern er hat jetzt auch dafür zu sorgen, dass die zur Bezahlung der Bodmereischuld nothwendige Summe aufgetrieben wird, sei dies nun dadurch, dass der Rheder Geld auf irgend eine Weise anweist, oder dadurch, dass der Ladungsbetheiligte (natürlich nur bei verbodmeter Ladung), welcher die Ladung empfangen will, und „der als der eigentliche Bodmereinehmer angesehen werden muss“,[1]) die Schuld deckt. Vor Zahlung derselben hat der Kapitän weder das Recht noch die Pflicht, die verbodmete Ladung zu löschen (Art. 695; dazu auch Art. 616).

Wenn er die Ladung ohne Zahlung oder Sicherheitsbestellung ausgeliefert hat, so haftet er dem Bodmereigläubiger persönlich und zwar in der Höhe, wie der Gläubiger zur Zeit der Auslieferung hätte befriedigt werden können (Art. 695,1). Hierbei stellt das Gesetz diesen noch insoweit gut, als es bis zur Erbringung des vom Schiffer zu liefernden Gegenbeweises die Möglichkeit der vollen Befriedigung annimmt (Art. 695,2).

Ebenso haftet persönlich für den dem Bodmereigläubiger entstandenen Schaden der Schiffer, welcher

[1]) Siehe Protokolle. Bd. IV, Seite 2587.

durch sein Verschulden eine Verringerung des Werthes der verbodmeten Gegenstände herbeigeführt hat (Art. 478. 479, 693).

Ferner derjenige, der die Gefahr des Gläubigers durch Deviation, neue Reise etc. vergrössert oder verändert hat, wenn der Gläubiger nachher aus den verbodmeten Gegenständen nicht vollständig befriedigt wird; doch steht ihm der Beweis offen, dass die angeführten Thatsachen nicht die Ursache des Ausfalls gewesen (Art. 694).

Wie soll man sich nun diese Stellung des Schiffers dem Bodmeristen gegenüber erklären? Von einem Mandatsverhältniss kann hier doch nicht die Rede sein, auch nicht von einem mandatähnlichen. Es kann überhaupt von einem nach den sonst bekannten Grundsätzen des Privatrechts zu bestimmenden Rechtsverhältnisse hier nicht die Rede sein, da die Interessen des Bodmeristen denjenigen des Rheders und Ladungsinteressenten diametral entgegengesetzt sind, und der Schiffer, obwohl Mandatar des Rheders, sie dennoch gegen das Interesse und gegen den Befehl seines Herren zu vertreten hat; vielmehr handelt es sich abermals um ein lediglich vom Standpunkt des öffentlichen Rechts aus verständliches Verhältniss, ja, man kann wohl sagen: gerade für die auf Nothfälle zugeschnittene öffentliche Stellung des Schiffers ist der wahre, recht eigentliche Ausdruck die Bodmerei.

Das charakteristische Kennzeichen hierfür ist eben die Interessenkollision, welche in seinen Handlungen zu versöhnen, des Schiffers schwere und verantwortungsreiche Aufgabe ist. Der Konflikt wird am stärksten dann sein, wenn der Schiffer selbst entweder Alleinrheder oder Mitrheder ist und ihm zugemuthet wird, sein persönlichstes Interesse dem anderer Personen unterzuordnen.

§ 4. Die Objekte des Bodmerei-Vertrages.

In Bezug auf die Gegenstände, welche verbodmet werden können, hat das H. G. B. die Befugnisse des Schiffers im Allgemeinen sehr erweitert. Während der Kapitän nach älteren Rechten theilweise nur das Schiff[1]) (wobei die Fracht allgemein inbegriffen war), theilweise nur Schiff, Fracht und Ladung zusammen[2]) verbodmen durfte, ist er heute nach dem H. G. B. bei weitem freier gestellt. Er kann unter allen Umständen — die dringende Nothwendigkeit natürlich vorausgesetzt — verbodmen: das Schiff allein; ferner Schiff und Fracht; Schiff, Fracht und Ladung; und endlich selbst die Fracht allein, worunter immer auch die Ueberfahrtsgelder[3]) zu verstehen sind (Art. 678). Namentlich die Befugniss, die Fracht allein zu verbodmen, welche die Kommission[4]) im Hinweis auf das praktische Bedürfniss gab, bedeutet einen grossen Fortschritt gegen den früheren Rechtszustand. Abgesehen davon, dass die meisten Gesetze[5]) dies völlig verboten, so wurde dies meist auch von der Theorie[6]) perhorreszirt.

---

[1]) Das allgem. L.-R. II, 8, § 2380, nimmt die Verbodmung der Ladung durch den Schiffer aus.

[2]) So auch noch der preuss. Entwurf Art. 550.

[3]) Siehe Protokolle, Bd. VIII, S. 4041.

[4]) Siehe ebenda Band, S. 2546.

[5]) So bestimmte das allgem. L.-R. II, 8, (§ 2369 verb. mit § 2371) die Ungültigkeit des Vertrages im Falle die Fracht allein verbodmet würde und es sollten dann die als Darlehn gegebenen Gelder zum Besten der Seearmen verfallen. — Nach dem preuss. Entwurfe (Art. 550, 4) machte die Verbodmung der Fracht allein von Seiten des Schiffers den Vertrag nichtig.

[6]) Doch auch anderer Meinung schon Benecke a. a. O. S. 414, Benecke-Nolte S. 846 ff.

Einen anderen grossen Streitpunkt bildete die Frage, ob auch die bereits verdiente, und ferner, ob auch die noch zu verdienende Fracht verbodmet werden könne? Dieselbe wurde von den meisten Schriftstellern verneint;[1]) nur wenige stimmten dafür.[2]) Das H. G. B. (Art. 681, 5 und 6) gestattet die Verbodmung sämmtlicher Fracht,[3]) sowohl der verdienten („derjenigen, für deren Erwerb z. Z. der Verbodmung schon etwas geschehen ist“), als auch der noch zu verdienenden,[4]) und nimmt nur als selbstverständlich diejenige aus, welche der Seegefahr bereits entzogen ist. Ebenso galt früher,[5]) so auch im preussischen Landrecht, bei der Verbodmung des Schiffes die Fracht als eo ipso mitverbodmet. Auch dies ist durch das Gesetzbuch abgeschafft (Art. 681, 4). Jedoch gilt auch heute die Fracht stillschweigend mit einbegriffen, wenn Schiff und Ladung verbodmet sind (Art. 681, 4 u. 5). Schliesslich kann auch noch die Ladung allein vom Schiffer verbodmet werden, aber nur in ganz bestimmten Fällen und im alleinigen Interesse der Ladungsbetheiligten (Art. 511; 681, 2) zum Zwecke der Erhaltung oder Weiterbeförderung der Ladung (Art. 504, 634).

Alle diese Gegenstände können selbstverständlich auch dann zur Bodmerei dienen, wenn sie versichert sind.[6])

---

[1]) Tecklenborg, a. a. O. S. 5.

[2]) So fand Pöhls, (a. a. O. S. 819) es richtig, die Verbodmung der zu verdienenden Fracht zu gestatten. Kaltenborn (§ 197) S. 254/55 ebenso.

[3]) Vergl. hierzu Protokolle Bd. VI, S. 2545/2546.

[4]) Die Verbodmung der letzteren ist dann als eventuelle Cession der Frachtforderung aufzufassen (Urth. des O. A. G. zu Lübeck 1867). Goldschmidt, Zeitschr. Bd. XVIII. S. 588.

[5]) Art. 391, 2 des preuss. Entw. fasst die Frachtgelder der bereits angetretenen Reise als Zubehör des Schiffs auf; Protokolle Bd. VI. S. 2940, 2945/46, Benecke Bd. IV. S. 402.

[6]) Vergl. auch Entsch. des R.-G. in Civilsachen. Bd. XIX. Seite 89.

Dieser Satz galt bezüglich der Nothbodmerei des Schiffers schon im Allgemeinen Landrecht,[1]) während bezüglich der anderen Arten das Verbot der Verbodmung zu ihrem vollen Werth versicherter Gegenstände für Rechnung ihres Eigenthümers bestand. Die Uebertretung desselben wurde als betrügerische Versicherung ohne eigenes Interesse behandelt.[2])

Dadurch, dass das H. G. B. durch einzelne Aufzählung die Gegenstände bezeichnet hat, auf welche Bodmerei genommen werden kann, hat auch ein Punkt seine Erledigung stillschweigend gefunden, über den bis dahin die Ansichten getheilt waren. Dies ist die Frage, ob auch Heuergelder[3]) und imaginärer Gewinn[4]) verbodmet werden dürfen. Das ist einfach zu verneinen. Heuergelder dürfen unter keinen Umständen verbodmet werden, ebensowenig imaginärer Gewinn.

Eine Beschränkung hat das Gesetz gegenüber den früher geltenden Regeln ausgesprochen. Es war nämlich allgemein gestattet, sowohl auf Schiffsparte, wie auch auf Ladungstheile Bodmerei zu nehmen. Dies ist heute nicht mehr der Fall; denn das Gesetzbuch spricht stets nur von ganzen Schiffen, und während es ausdrücklich den Verkauf von Ladung und Ladungstheilen erlaubt, erwähnt es in Bezug auf die Verbodmung die Ladung nur im Ganzen. (Art. 507, 509, 510; 680, 681, 3 u. 4; 734 u. A.)[5])

---

[1]) Siehe a. a. O. II. 8. § 2481.

[2]) Daselbst II. 8. § 2376/2377.

[3]) Verboten schon im A. L. R. II. 8. § 2370/2371.

[4]) Vergl. auch Pöhls. a. a. O. S. 821. Tecklenborg a. a. O. S. 44. Kaltenborn (§ 198) S. 260/261.

[5]) Ehrenberg. (beschr. Haft. S. 244. Note 10) verneint die Möglichkeit der Verbodmung von Schiffsparten. will aber (S. 101 Note 6) die von Ladungsquoten nach Art. 684, 4 zulassen, was jedoch weder nach den angegebenen Artikeln, noch nach einem

Nur eine einzige Ausnahme besteht. Sofern nämlich der Schiffer nach Auflösung des Frachtvertrages, um seiner Verpflichtung, für das Beste der Ladung zu sorgen, Genüge zu leisten, die Weiterbeförderung derselben erreichen will, so kann er die Ladung zu diesem Zweck sowohl ganz als auch zum Theil verbodmen. (Art. 634, 1.)

Eine andere Beschränkung dagegen, die früher allgemein bestand, hat das H.-G.-B. aufgehoben. Ueber den Werth der verbodmeten Gegenstände hinaus eine Bodmereischuld aufzunehmen, war allgemein untersagt, [1]) theilweise sogar unter Strafandrohung. [2]) Noch der preussische Entwurf [3]) spricht die Nichtigkeit des Vertrages bezüglich der Summe, die den Werth der verbodmeten Sachen übersteigt, aus. Das H.-G.-B. hat diesen Standpunkt überwunden. Die Höhe der Bodmereischuld ist von dem Werth der verbodmeten Gegenstände vollständig unabhängig. Denn da ja der Gläubiger mit seiner Forderung auf die verbodmeten Gegenstände beschränkt ist und so den Schaden für etwaigen Minderwerth trägt, so liegt es in seinem Interesse, vor dem Abschluss des Vertrages die betreffenden Gegenstände auf ihren Werth hin zu prüfen. Hat er dies verabsäumt, so trifft ihn der daraus erwachsende Schaden. Ebensowenig, wie von der Höhe der Bodmereigelder, hängt die Gültigkeit des Vertrages von der Verwendung derselben ab.[4]) (Art. 497, 2.)

---

anderen berechtigt erscheint. — Schröder (a. a. O. S. 251/252 auch Anm. 11) verneint die Möglichkeit in Bezug auf beide. Vergl. auch Lewis, a. a. O. (1884) S. 11, Note 1.

[1]) So Gengler, a. a. O. S. 721 f.; Heise, a. a. O. S. 395 ff.; Martens, a. a. O. S. 210; Pöhl, a. a. O. S. 823; Tecklenborg, a. a. O. S. 5/6; Wilda in Weiske's Rechtslexikon, Bd. II, S. 243 ff. Aehnlich auch Benecke, a. a. O. Bd. IV, S. 457.

[2]) Vergl. A. L. R. II. 8., § 2374 f.

[3]) s. preuss. Entw., Art. 541 u. Not. dazu, S. 297.

[4]) Siehe auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 63.

Vorausgesetzt, dass der Vertrag seinen Grund in erlittenem Schaden und seinen Zweck in der Ausbesserung desselben hat, so kommt es für den bona fide Darleiher nicht in Betracht, ob der Schiffer das geliehene Geld wirklich zu dem angegebenen oder zu anderen Zwecken verwendet. Dies war auch schon vor Einführung des Handelsgesetzbuches geltendes Recht [1]) und ist schon im Jahre 1857 durch eine Entscheidung des Ober-Appellationsgerichts zu Lübeck [2]) ausgesprochen worden.

§ 5. Der Bodmereibrief.

Im Gegensatz zu seinen sonstigen Bestimmungen über die Formlosigkeit von Handelsgeschäften, fordert das Gesetz für den Abschluss eines Bodmereivertrages unbedingt Schriftlichkeit. [3]) (Art. 683.) Vor schriftlicher Festsetzung liegt ein Bodmereivertrag nicht vor. Hierdurch wurde etwas Neues nicht eingeführt. Denn das Erforderniss schriftlicher Abfassung hat in Deutschland theils gewohnheitsrechtlich,[4]) theils durch Gesetz bestimmt,[5]) schon früher bestanden. Während aber das preussische Landrecht als Präjudiz der Verletzung dieser Vorschrift

[1]) Vergl. u. A. Benecke, a. a. O. Bd. IV, S. 453. Kaltenborn, (§ 197) S. 252.

[2]) Vergl. bei Thöl, ausgewählte Entscheidungsgründe des Ober-Appellations-Gerichts der vier freien Städte Deutschlands, S. 345, No. XLVI.

[3]) Protokolle Bd. VI, S. 2555, 2561 ff.

[4]) Vergl. Protokolle, Bd. VI, S. 2561. Siehe auch Benecke, Bd. IV, S. 412. Pöhls, S. 826 f. (§ 476). (der allerdings auch an und für sich die Möglichkeit mündlichen Abschlusses zugiebt). Tecklenborg, S. 8. Wilda, a. a. O. S. 243 ff.

[5]) Vergl. A. L. R. II. 8. § 2390.

die Ungültigkeit des Vertrages aussprach, hat das Handelsgesetzbuch nur bestimmt, dass dem Gläubiger nicht die Rechte eines Bodmereigebers zustehen sollen, sondern nur diejenigen, welche er haben würde, wenn der Schiffer zur Befriedigung des Bedürfnisses ein einfaches Creditgeschäft eingegangen wäre. (Art. 683)

Die schriftliche Urkunde heisst Bodmereibrief, früher namentlich auch häufig als „Seewechsel" bezeichnet. [1]) Vor Einführung des H.-G.-B. war meist gesetzlich bestimmt, [2]) welche Bestandtheile der Bodmereibrief nothwendig enthalten müsse. Unser Gesetzbuch hat hierüber keine Anordnungen getroffen. Es genügt, dass aus der betreffenden Urkunde hervorgeht, dass der Vertrag ein Bodmereivertrag sein soll. Was derselbe sonst noch enthalten muss, ist nach dem einzelnen Falle zu entscheiden [3]) und wird sich vielfach nach dem Ortsgebrauch verschieden gestalten. Selbst die Beschränkung der Verhaftung auf die verbodmeten Gegenstände braucht im Vertrage nicht ausdrücklich hervorgehoben zu werden, es genügt die Bezeichnung als Bodmereibrief oder ähnliches, um ihn als einen „in der Art" eingegangenen erscheinen zu lassen. [4]) (Art. 680.) Auf Verlangen des Bodmereigebers jedoch muss der Bodmereibrief über bestimmte Punkte Aufschluss geben, welche im Artikel 684 einzeln aufgeführt [5]) sind. Auch muss auf dessen Wunsch

---

[1]) Siehe Benecke, Bd. IV, S. 405. Eichhorn, S. 322. Wilda, a. a. O. S. 243 ff.

[2]) So auch noch der preuss. Entwurf: Artikel 538 und Motive dazu S. 293 ff.

[3]) Protokolle Bd. VI, S. 2566.

[4]) Siehe Protokolle Bd. VIII. S. 4042.

[5]) Dies sind: der Name des Bodmereigläubigers, der Betrag der Schuld, der Prämie oder der gesammten, dem Gläubiger zu zahlenden Summe, die Bezeichnung der verbodmeten Gegenstände, des Schiffes, des Schiffers, der Bodmereireise, die Zeit und der Ort der Zahlung,

die Unterschrift des Schiffers in beglaubigter Form ertheilt werden. (Art. 684, 2.) Ebenso kann von diesem gefordert werden, dass der Bodmereibrief in mehreren Exemplaren ausgefertigt werde, wobei in jedem derselben die Anzahl der ausgestellten Exemplare zu vermerken ist. [1]) (Art. 687, 1 u. 2.) Bei Bezahlung auch nur eines derselben verlieren sämmtliche anderen ihre Gültigkeit. Verabsäumt dagegen der Schiffer die Anzahl der Duplikate in jedem derselben zu vermerken, so wird der Bodmereibrief hierdurch zwar nicht ungültig, aber es kann für den Rheder die Möglichkeit entstehen, dieselbe Schuld mehrmals bezahlen zu müssen. [2])

Der Bodmereibrief ist ein Werthpapier, und zwar ein absolutes Werthpapier privatrechtlicher Natur, denn die Verwerthung des in ihm enthaltenen Rechtes ist in allen Beziehungen bedingt durch den Besitz des Papieres.

Ferner ist der Bodmereibrief Forderungspapier, denn er verkörpert eine Forderung, und zwar ist er als solches Verpflichtungsschein. Jedoch enthält er kein abstraktes Versprechen, denn die causa — schon durch das Wort Bodmereibrief ausgedrückt — ist integrirender Bestandtheil desselben.

Seiner Gattung nach ist für gewöhnlich der Bodmereibrief ein auf den Namen lautendes Rectapapier, welches an und für sich nur durch Cession übertragen werden kann und dessen Geltendmachung durch den Besitz des Papieres bedingt ist, „denn auch hier erscheint die voll-

---

die Bezeichnung der Urkunde im Kontext als Bodmereibrief oder dergleichen, die Umstände, welche zur Eingehung der Bodmerei nöthigen, Tag und Art der Ausstellung und die Unterschrift des **Schiffers.**

[1]) Siehe Protokolle Bd. VI. S. 2575 ff.

[2]) Siehe Protokolle S. 2576/2577.

ständige Erfüllung der Forderung begrifflich als Einlösung des Papiers. [1])

Die Bodmereischuld ist Holschuld, Mahnschuld, daher muss auch derjenige, der Rechte aus dem Bodmereivertrage geltend machen will — und dies kann nur vermittelst des Bodmereibriefes geschehen — denselben zur Zahlung präsentiren. Der Bodmereibrief ist gesetzliches Präsentationspapier. Nur gegen das Papier, nur gegen Auslieferung des mit Quittung versehenen Papiers wird gezahlt. Wenn es der Bodmereigeber fordert, muss der Bodmereibrief an Order gestellt werden (Art. 685); ist dann selbstverständlich indossirbar (Art. 302 in Verb. mit Art. 687, 3) und wird so zum Orderpapier und erlangt durch Blancoindossement selbst eine dem Inhaberpapiere ähnliche Stellung.

Das Indossament des Bodmereibriefes dient aber nicht denselben Zwecken wie die meisten übrigen Orderpapiere, es macht den Bodmereibrief nicht zu einem Circulationspapier (Geldsurrogat) und dient daher auch nicht den Zwecken der Spekulation.

Der indossirte Bodmereibrief hat sich zwar nicht juristisch aber faktisch die älteste Funktion des Indossamentes überhaupt gewahrt. Wie in den ältesten Zeiten dasselbe nur Inkassoindossament war, so dient auch heute das Indossament fast ausschliesslich nur noch zum Einkassiren der Forderung im Endigungshafen.

Der Bodmereigeber indossirt den Bodmereibrief seinem Vertreter oder Geschäftsfreund, um sich auf diese Weise in den Besitz seines Geldes durch dessen Vermittelung zu setzen.

Der indossirte Bodmereibrief gehört dann zu den

---

[1]) S. hierzu auch Brunner in Goldsch. Zeitschr., Bd. XX, S. 64 (Die fränkisch-german. Urkde.).



„Papieren öffentlichen Glaubens“ [1]) und überträgt an den redlichen Erwerber selbst dann Eigenthum, wenn die Urkunde gestohlen oder verloren war. (Art. 305 in Verb. mit Wechselordnung Art. 74.) Alle Rechte aus dem Brief gehen auf den Indossatar über. (Art. 303, 1.) Jedoch steht ihm ausser den sonstigen Einreden, die gegen den Indossatar gewöhnlich gestattet sind (Art. 303, 2), auch diejenige des vollständigen oder theilweisen Mangels der Befugniss zur Eingehung des Vertrages in diesem Falle und in diesem Umfange auf Seiten des Schiffers entgegen. [2]) (Art. 687, 4.)

Was die Form des Indossamentes, die Legitimation des Inhabers und die Prüfung derselben anbetrifft, so kommen auch bezüglich des Bodmereibriefes die Bestimmungen der Artikel 11—13 und 36 der deutschen Wechselordnung in Anwendung. (Art 305.) Geht der Bodmereibrief verloren, so erfolgt seine Amortisation nach den Landesgesetzen. (Art. 305.)

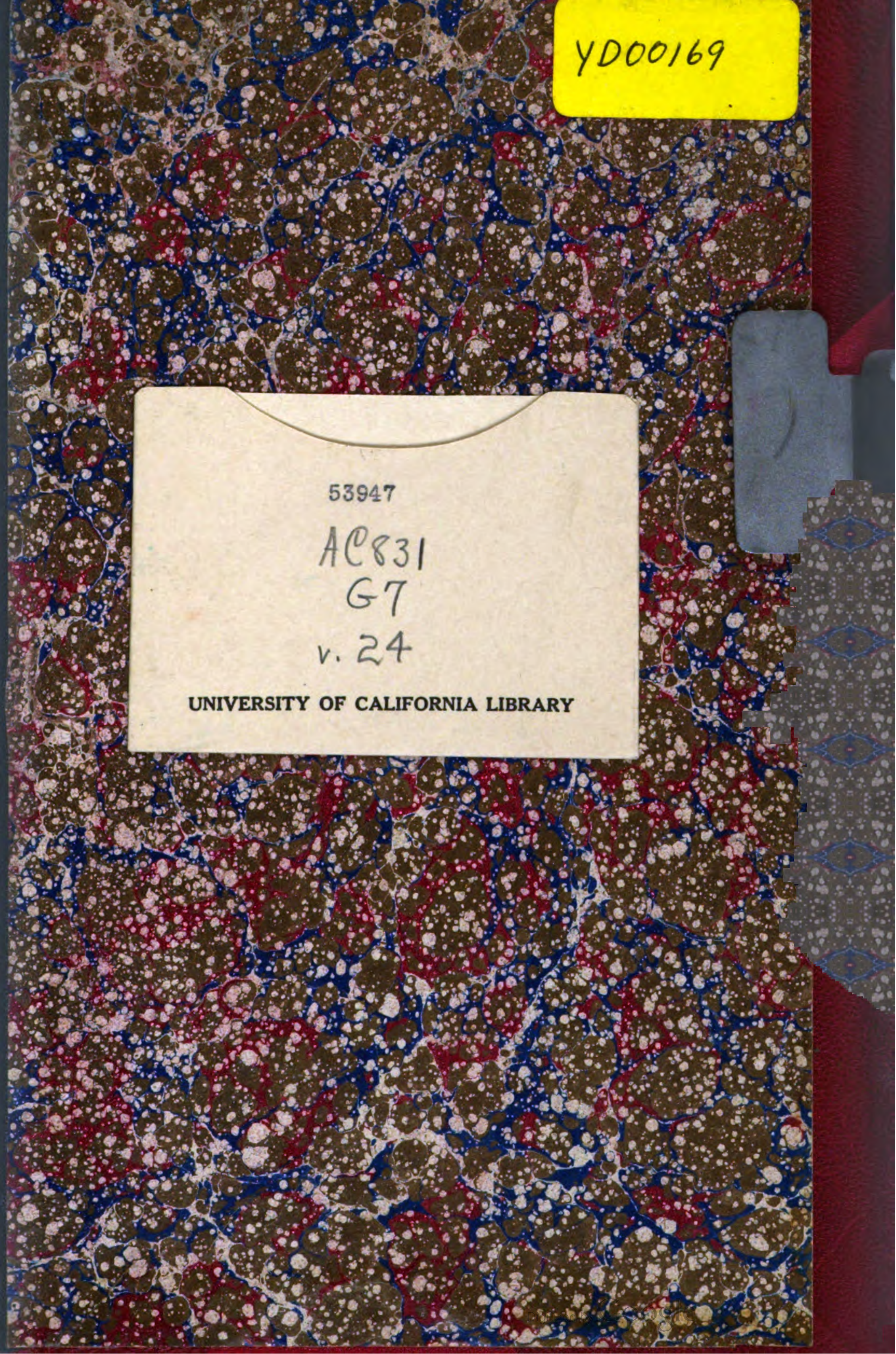
Wenn bei der allgemein wachsenden Ausdehnung der Handelsbeziehungen in aller Welt und mit dem Verschwinden unserer Segelschiffahrt auch die Noth-Bodmerei einst als ein abgestorbenes Institut bezeichnet werden wird, dann und auch nur dann wird auch ein in seiner Art einziges, von anderen in seiner Verwendung vollständig verschiedenes Werthpapier aus dem Rechtsleben verschwunden sein.

---

[1]) Brunner in Endemann's Handbuch. Bd. II, S. 152. 168 ff. (§ 195), dazu Goldschmidt in seiner Zeitschrift. Bd. XXVIII, S. 71 (Zur Theorie der Werthpapiere). und auch Gierke. Bd. XXIX. S. 255. 264.

[2]) Protokolle Bd. VI, S. 2578/2579.




YD00169
53947
AC831
G7
v. 24
UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY